

N° 98

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1985-1986

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1985

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1986, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

TOME XIII

PORTS MARITIMES

Par M. Claude PROUVOYEUR,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Jean Colin, Richard Pouille, Bernard Legrand, Pierre Noé, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Daunay, André Rouvière, Louis Minetti, secrétaires ; MM. François Abadie, Bernard Barbier, Charles Beaupetit, Jean-Luc Bécart, Georges Berchet, Marcel Bony, Amédée Bouqueresl, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Louis de Camélan, Jean-Paul Chambriard, William Chervy, Auguste Chupin, Marcel Coscia, Roland Courteau, Lucien Delmas, Bernard Desbrière, Henri Elby, Jean Faure, Philippe François, Yves Goussebaire-Dupin, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kausa, Pierre Lacour, Robert Laucournet, Bernard Laurent, France Lachenault, Yves Le Cozannet, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Marcel Lucotte, Paul Malassagne, Guy Malé, René Martin, Paul Masson, Serge Mathieu, Louis Mercier, Mme Monique Midy, MM. Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Puchet, Claude Prouvoeur, Jean Puech, Albert Ramassamy, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Ivan Renar, Michel Rigou, Roger Rinchet, Josselin de Rohan, Michel Sordel, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7^e légis.) : 2861 et annexes, 2867 (annexe n° 43), 2892 (tome XIX), et in-8° 805.
Sénat : 95 et 96 (annexe n° 20) (1985-1986).

Loi de Finances - Ports maritimes.

SOMMAIRE

	Pages
AVANT-PROPOS	3
CHAPITRE 1 : LES PORTS FRANCAIS	5
A. L'EVOLUTION DU TRAFIC	5
1) Données par produits	5
2) Données par ports autonomes	7
3) Comparaisons internationales	8
B. LA SITUATION FINANCIERE DES PORTS	8
CHAPITRE 2 : L'ABSENCE D'UNE VERITABLE POLI- TIQUE PORTUAIRE	11
A. UN SYMBOLE COUTEUX : LES DETOURNEMENTS DE TRAFIC	11
B. DES PROBLEMES QUI TEMOIGNENT D'UN DEFAUT D'ENVIRONNEMENT PORTUAIRE	15
1) Les charges salariales	15
2) Les mesures d'accompagnement	15
CONCLUSION	18

AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

L'an dernier, votre commission des Affaires économiques et du Plan s'était attachée à montrer la dégradation des dotations consacrées aux ports maritimes, et à mettre en évidence les conséquences de cette dégradation sur les finances des collectivités locales et des chambres de commerce.

Le montant des crédits proposés dans le cadre du projet de loi de finances pour 1986 confirme cette tendance regrettable puisque les crédits de paiement régressent de 4% en francs constants pour les dépenses ordinaires et de près de 50% en francs constants pour les dépenses en capital. Les autorisations de programme diminuent, par ailleurs, de 28,6%.

Mais la modicité des dotations ne peut, en aucun cas, faire oublier que le budget doit, en principe, être au service d'une politique.

Or, si la situation des ports français apparaît stable, (chapitre 1), les problèmes qu'ils connaissent relèvent de l'absence d'une véritable politique portuaire (chapitre 2).

CHAPITRE I :

LES PORTS FRANCAIS

A. L'EVOLUTION DU TRAFIC

1. Données par produits

a) 1984

Le fait marquant de l'année 1984 a été la progression du trafic global de marchandises de l'ensemble des ports maritimes de commerce métropolitains : 272,8 millions de tonnes contre 266,5 millions de tonnes en 1983, soit une hausse de 2,4%.

Cette progression, qui survient après quatre années consécutives de baisse, est plus forte aux entrées (+ 2,9% avec 203,3 millions de tonnes contre 196,5 millions de tonnes en 1983) qu'aux sorties qui, avec 70,5 millions de tonnes (contre 70 millions de tonnes en 1983) ne progressent que de 0,7%.

Cette reprise du trafic maritime commercial, qui coïncide avec une reprise générale de l'activité économique et des échanges internationaux, est due pour l'essentiel aux deux composantes suivantes :

– les réceptions de marchandises en vrac solide, avec 51,1 millions de tonnes en hausse de 11,1% par rapport à 1984 (46 millions de tonnes), parmi lesquelles on peut remarquer la très nette reprise des importations de combustibles minéraux solides (+ 16% avec 18,1 millions de tonnes contre 15,6 millions de tonnes en 1983) et de minerais et déchets pour la métallurgie (17,8 millions de tonnes, contre 14,1 millions de tonnes en 1983, soit + 26,5%) ;

– et le trafic global des marchandises diverses qui, avec 50,9 millions de tonnes, établissent un nouveau record (48,7 millions de tonnes en 1981, 47,8 millions de tonnes en 1982 et 46,7 millions de tonnes en 1983).

Les véhicules et transactions spéciales, avec 27 millions de tonnes progressent de 2,6 millions de tonnes, soit + 10,8% par rapport à 1983 (24,4 millions de tonnes).

Dans une moindre mesure, un bilan favorable peut être dressé pour les exportations :

- de combustibles minéraux solides (+ 0,5 million de tonnes, soit + 56%) ;

- de produits métallurgiques (+ 0,38 million de tonnes, soit + 11%).

Quant aux trafics de produits pétroliers, ils accusent une baisse globale de 1,8 million de tonnes (soit - 1,2%), plus sensible en sortie (- 1,3 million de tonne, soit - 6,6%) qu'en entrée (- 0,5 million de tonne, soit - 1,2%).

Le trafic de voyageurs, est, pour la première fois depuis 1968, en régression par rapport à l'année précédente (20,1 millions en 1984 contre 20,6 millions en 1983 et 20,3 millions en 1982).

b) Premier semestre de 1985

Pour les six premiers mois de 1985, on enregistre une baisse globale de 3% pour le total tous produits entrées + sorties des ports autonomes (112,8 millions de tonnes contre 115,8 millions de tonnes en 1984) se décomposant en :

- baisse des entrées de 7% (85,2 millions de tonnes contre 91,3 millions de tonnes) se répartissant comme suit :

- . produits pétroliers : - 9% (57,9 millions de tonnes contre 63,5 millions de tonnes)

- . autres marchandises en vrac : - 4% (21,8 millions de tonnes contre 22,7 millions de tonnes)

- . marchandises diverses : + 6% (5,4 millions de tonnes contre 5,1 millions de tonnes).

- hausse des sorties de 13% (27,6 millions de tonnes contre 24,5 millions de tonnes) se ventilant comme suit :

- . produits pétroliers : + 5% (8,5 millions de tonnes contre 8,1 millions de tonnes)

- . autres marchandises en vrac : + 48% (9,8 millions de tonnes contre 6,6 millions de tonnes)

- . marchandises diverses : - 4% (9,4 millions de tonnes contre 9,8 millions de tonnes).

2) Données par ports autonomes

Les tableaux qui suivent permettent de mesurer l'évolution du trafic de chacun des six grands ports autonomes, d'une part de 1984 sur 1983 et, d'autre part, entre le premier semestre 1984 et le premier semestre 1985.

COMPARAISON ENTRE LES EXERCICES 1983 ET 1984

Marchandises en milliers de tonnes

Ports (classement géographique)	1983			1984		
	Marchan- dises diverses	Produits pétroliers	Tous produits	Marchan- dises diverses	Produits pétroliers	Tous produits
DUNKERQUE	5 284	9 342	30 157	5 953	9 020	33 329
LE HAVRE	7 789	36 982	53 525	9 159	35 857	53 960
ROUEN	2 943	5 043	20 087	3 351	5 401	20 659
NANTES ST-NAZAIRE..	978	16 234	20 118	993	16 058	20 720
BORDEAUX	1 024	5 347	9 438	1 079	6 151	10 012
MARSEILLE	9 405	64 277	86 663	9 844	63 300	88 012
Ensemble des 6 Ports Autonomes	27 423	137 225	219 988	30 379	135 787	226 692

COMPARAISON ENTRE LES PREMIERS TRIMESTRES DE 1984 ET DE 1985

Marchandises en milliers de tonnes

Ports (classement géographique)	1984			1985		
	Marchan- dises diverses	Produits pétroliers	Tous produits	Marchan- dises diverses	Produits pétroliers	Tous produits
DUNKERQUE	2 889	4 243	16 947	2 843	3 876	15 918
LE HAVRE	4 409	19 651	28 268	4 138	16 672	25 033
ROUEN	1 603	2 761	9 534	1 594	2 569	11 620
NANTES ST-NAZAIRE..	569	7 996	9 951	547	8 857	11 509
BORDEAUX	587	3 018	4 929	572	3 289	5 156
MARSEILLE	4 845	33 906	46 175	5 135	31 085	43 531
Ensemble des 6 Ports Autonomes	14 902	71 575	115 804	14 829	66 348	112 767

3) Comparaisons internationales

Pour les trois principaux ports européens, les premières données statistiques font apparaître une croissance importante du trafic en 1984.

a) *Hambourg*

Le trafic aurait été de 53,6 millions de tonnes en 1984 au lieu de 50,8 millions de tonnes en 1983, soit une progression de 5,5%. Cette progression serait due principalement au progrès du trafic conteneurisé (+ 15%) et à un accroissement du trafic de produits pétroliers (+ 1,5%).

b) *Rotterdam*

Le trafic aurait été de 243,4 millions de tonnes (avitaillement exclu) en 1984 au lieu de 232,7 millions en 1983, soit une progression de 4,6%. Le redressement du trafic est lié notamment à la progression du pétrole brut (+ 4,6%), des minerais de fer et du charbon. Par ailleurs, les marchandises diverses enregistrent une hausse globale de 9,9%.

c) *Anvers*

Le trafic global du port aurait atteint un nouveau record avec 90 millions de tonnes en 1984 au lieu de 80,3 millions en 1983, soit une progression de plus de 12%. Cette hausse résulte en partie du développement du trafic de marchandises diverses qui devrait atteindre 38 millions de tonnes, soit un gain de 17,6% par rapport à 1983, le seul trafic conteneurisé étant en hausse de 22,7%. Pour les trafics de vrac les résultats sont également positifs pour le pétrole, les minerais et le charbon.

Au total, il apparaît que les ports français ont dans leur ensemble moins bénéficié de la reprise des échanges maritimes mondiaux que leurs principaux concurrents.

B. LA SITUATION FINANCIERE DES PORTS

La situation financière des ports autonomes a enregistré une amélioration en 1984.

Le déficit net de l'ensemble des six ports autonomes métropolitains s'élève à seulement 11,25 millions de francs contre 252,8 millions de francs en 1983, ce dernier exercice enregistrant, il est vrai, un déficit du port autonome de Marseille (- 240,2 millions de francs) à la suite d'amortissements exceptionnels.

Ces résultats sont imputables :

- en ressources, à une évolution conjoncturelle favorable des trafics (+ 2,8%). La production des six établissements a progressé de 2,38 milliards de francs en 1983 à 2,65 milliards de francs en 1984 (+ 11%).

- en dépenses, à la poursuite des efforts de gestion engagés. Les dépenses d'exploitation n'ont progressé que de + 6,4% pour les frais de personnel et de 11,6% pour les consommations externes, sous l'effet de la mise en service de nouveaux terminaux à Dunkerque et Nantes-Saint-Nazaire.

La stricte limitation de l'investissement qui ne pourra être maintenue longtemps, sous peine de perte de compétitivité, au cours des dernières années a permis un désendettement relatif.

La confirmation de cette dernière tendance est apportée par les données présentées ci-dessous qui permettent d'évaluer les ressources propres dont ont pu disposer les ports autonomes maritimes en 1983 et 1984 pour faire face au remboursement de leur dette et à leurs dépenses d'investissements :

Capacité d'autofinancement (en MF)

	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes St-Nazaire	Bordeaux	Marseille
1983	70,4	119,5	55,1	54,2	2,8	73,4
1984	80	173,9	53	57,7	33,3	95,2
	Marge nette d'autofinancement (en MF)					
1983	35,1	57,9	42	32,4	- 5,2	3,6
1984	42	96,6	38,9	30,9	+ 26,3	20,3

CHAPITRE 2 :

L'ABSENCE D'UNE VÉRITABLE POLITIQUE PORTUAIRE

La situation géographique des ports de l'Atlantique et de la Manche est à la fois un atout et un handicap : un atout car leur situation à l'extrémité du continent européen les met en contact direct avec l'Océan et permet de minimiser, par rapport aux ports de l'Europe du Nord, les trajets maritimes pour toutes les relations avec les autres continents ; un handicap car cette situation les place en périphérie de l'axe lotharingien (Nord et Est de la France, Bénélux, Rhur) qui est la principale zone génératrice de trafics en Europe.

Par voie de conséquence nos ports sont très sensibles à la qualité de leur desserte terrestre que ce soit par voie d'eau, par fer ou par route.

Ces dessertes sont encore très insuffisantes.

De plus les principaux concurrents de nos ports ont des façades maritimes moins étendues, ce qui leur permet de concentrer leurs efforts sur quelques grandes ports, Anvers et Zeebrugge en Belgique, Rotterdam aux Pays-Bas et Hambourg et Brême en République fédérale d'Allemagne.

Mais on peut également s'interroger sur le point de savoir si notre pays a su mener une politique portuaire d'ensemble comparable à celle de la Belgique ou des Pays Bas. La réponse est probablement négative, l'activité portuaire ayant été le plus souvent comprise comme un sous-produit des activités industrielles des régions d'implantation que comme une activité productrice d'emploi et de rentrée de devises.

Les détournements de trafic témoignent des problèmes posés par l'établissement d'un véritable environnement portuaire.

A. UN SYMBOLE COUTEUX : LES DETOURNEMENTS DE TRAFICS

Le tableau ci-après traduit sur longue période l'importance des détournements de trafic, c'est-à-dire du volume des marchandises entrées ou sorties de France par des ports étrangers.

Tonnage en millions de tonnes

ANNEES	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Importations	7,6	9,3	8,1	9,2	11,4	9,3	9,5	9,4	9,4
% des importations par voie maritime, hors produits pétroliers	11,4 %	13,1 %	10,6 %	10,7 %	11,6 %	11,2 %	12,3 %	12,7 %	13,0 %
Exportations	3,3	4,4	4,9	4,9	4,5	5,4	4,7	4,9	6,1
% des exportations par voie maritime	9,7 %	11,3 %	11,1 %	9,6 %	8,8 %	9,5 %	9,6 %	9,2 %	11,1 %
TOTAL	10,9	13,7	13,0	14,1	15,9	14,7	14,2	14,3	15,4
% du trafic par voie maritime, hors importations de produits pétroliers	10,9 %	12,4 %	10,8 %	10,3 %	10,6 %	10,5 %	11,2 %	11,1 %	12,1 %

L'évolution récente de ces détournements se traduit différemment à l'importation et à l'exportation :

- Aux importations (hors oléoduc), on observe :
 - . une légère diminution en valeur absolue 9,364 millions de tonnes (au lieu de 9,398 millions de tonnes),
 - . mais également une légère augmentation en pourcentage (calculé hors hydrocarbures) : 13% au lieu de 12,7%,
 - une augmentation des détournements portant sur les minerais et déchets pour la métallurgie à l'importation (2,392 millions de tonnes, soit 13,5% au lieu de 1,995 millions de tonnes, soit 13,3%) ;
 - un accroissement des évasions de produits métallurgiques à l'importation (0,557 millions de tonnes, soit 31,7% au lieu de 0,387 millions de tonnes, soit 24,6%) ;
 - une progression des produits chimiques détournés à l'importation (1,091 million de tonnes, soit 26,6% au lieu de 0,932 millions de tonne, soit 23,7%) ;
 - une augmentation légère en valeur absolue des véhicules et objets manufacturés détournés à l'importation (0,702 millions de tonnes, soit 24,2% au lieu de 0,689 millions de tonnes, soit 21,1%) ;
 - et, enfin, une diminution sensible des hydrocarbures détournés (0,846 millions de tonnes détournés au lieu de 1,423 millions de tonnes), malgré une légère augmentation des importations d'hydrocarbures maritimes (93,766 millions de tonnes au lieu de 92,694 millions de tonnes.

Les autres postes sont, quant à eux, équivalents ou en diminution en valeur absolue, les taux de détournement relatifs aux minéraux bruts et aux engrais décroissent notamment (respectivement 8,5% au lieu de 9,8% et 6,9% au lieu de 7,3%).

En ce qui concerne les taux de détournement suivant l'origine géographique, les résultats sont diversifiés par origine géographique :

- Iles britanniques, pays Scandinaves, Grèce et Turquie : les détournements croissent légèrement en valeur absolue, mais décroissent en taux ;
- Afrique : les détournements croissent légèrement en valeur absolue et en taux (ce dernier passe de 2,9% à 3,1%) ;
- Amérique : les détournements décroissent fortement en valeur absolue (baisse de près de 15%) et en taux (ce dernier passe de 18,9% à 17,2%) ;

- Asie et Océanie : les détournements croissent en valeur absolue et en taux (ces derniers passent respectivement de 1,6 à 2,2% et de 3,3 à 3,8%).

● Aux exportations, on constate une forte croissance en valeur absolue (6,066 millions de tonnes au lieu de 4,942 millions de tonnes) et en pourcentage (11,1% au lieu de 9,2%).

Par type de marchandise, les détournements sont tous en croissance, tant en valeur absolue qu'en taux, sauf pour ce qui concerne les engrais.

Pour ce qui est des détournements par zone géographique de destination finale,

. les détournements vers la Grande-Bretagne et l'Eire croissent en valeur absolue (0,507 million de tonnes au lieu de 0,397 millions de tonnes), mais diminuent en taux (5,2% au lieu de 6,0%) ;

. les détournements vers les pays Scandinaves croissent légèrement en valeur absolue (0,469 million de tonnes au lieu de 0,423 million de tonnes) et diminuent légèrement en taux (33,4% au lieu de 33,5%) ;

. les détournements vers l'Afrique croissent légèrement en valeur absolue (1,094 millions de tonne au lieu de 1,034 million de tonnes) et en taux (8,9% au lieu de 8,4%) ;

. les détournements vers l'Amérique croissent très fortement en valeur absolue (2,125 millions de tonnes au lieu de 1,493 millions de tonnes) et en taux (31,4% au lieu de 25,2%) ;

. Les détournements vers l'Asie et l'Océanie croissent assez fortement en valeur absolue (1,737 million de tonnes au lieu de 1,496 million de tonnes) et en taux (18,7% au lieu de 15,7%).

Il convient enfin de noter que les exportations vers les pays avec lesquels notre commerce extérieur emprunte normalement la voie maritime ont fortement augmenté (38,601 millions de tonnes au lieu de 35,544 millions de tonnes) : cette croissance d'environ 3 millions de tonnes résulte d'une croissance des exportations vers les Iles Britanniques (+ 2,4 millions de tonnes) et vers l'Amérique (+ 0,844 millions de tonnes).

Mais les ports français n'ont bénéficié que partiellement de cette croissance. D'une part la croissance des exportations vers l'Amérique a profité à 75% aux ports étrangers et n'a profité qu'à 25% aux ports français. D'autre part les taux de détournements vers l'Afrique, l'Asie et l'Océanie se sont légèrement accrus alors que les exportations vers ces zones décroissaient.

Certes, les ports français attirent également des courants maritimes créés par le commerce international d'autre pays. Mais, pour l'essentiel, ce phénomène est marginal et s'effectue au détriment des nations dont l'équipement portuaire est inférieur au nôtre -en particulier de l'Italie.

Au total, une proportion croissante, maintenant supérieure à 10% de notre commerce international maritime est soustrait à nos ports. Ce phénomène que l'on doit déplorer caractérise l'absence d'une véritable politique portuaire.

B. DES PROBLEMES QUI TEMOIGNENT D'UN DEFAUT D'ENVIRONNEMENT PORTUAIRE

1) Les charges salariales

L'an dernier, votre commission avait mis en évidence le poids des charges sociales. Lorsque le salaire d'un docker atteint 100, les charges salariales s'élèvent à 180 en France et à 69 en Belgique.

Votre commission souhaiterait, pour le moins, qu'une étude approfondie soit commandée sur ce problème afin qu'un bilan des surcoûts que supportent nos ports soit établi et que des propositions soient avancées.

2) Les mesures d'accompagnement

Les dotations d'entretien et de modernisation portuaire sont nécessaires ; elles ne constituent pourtant qu'un aspect de la politique portuaire.

La mise en place de mesure d'accompagnement spécifique apparaît tout aussi important, qu'il s'agisse de la création d'un « hinterland » portuaire ou des aménagements propres à une activité tertiaire portuaire.

a) la création d'un « hinterland »

La notion d'« hinterland » suppose en premier lieu l'existence d'un maillage serré des liaisons ferroviaires et routières, entre les zones portuaires et les pays d'entrée ou d'accueil des marchandises. En dépit d'efforts notables accomplis sur ce plan, ces liaisons ne sont pas toutes acquises. Mais ce concept implique également une politique tarifaire adaptée, comme le note cette réponse, par ailleurs décevante du secrétariat d'Etat à la mer :

« Les conditions des pré ou post-acheminements maritimes jouent un rôle de plus en plus déterminant dans le choix par les usagers d'un port déterminé, français ou étranger.

Il est donc de l'intérêt essentiel des ports français de disposer d'un système de transport efficace.

Toute mesure générale qui aurait pour conséquence de désorganiser de façon profonde le système des transports intérieurs français ne pourrait donc que nuire à nos ports.

Le secrétariat d'Etat chargé de la mer est en conséquence :

- opposé à toute mesure de déréglementation qui ne toucherait que les transports internationaux et aggraverait ainsi les distorsions existant entre transports intérieurs et transports internationaux ;

- prudent en ce qui concerne une mesure générale de déréglementation de l'ensemble des transports de pré ou post-acheminements maritimes, tant intérieurs qu'internationaux. Il ne pourrait y être favorable que dans la mesure où cette déréglementation ne nuise pas à l'organisation de nos transports intérieurs.

Le secrétariat d'Etat chargé de la mer préfère, dans l'état actuel, adopter une démarche plus pragmatique visant à étudier avec le Secrétariat d'Etat chargé des transports les mesures ponctuelles pouvant faciliter les transports en provenance ou à destination des ports maritimes.

C'est ainsi qu'ont été prises ou sont à l'étude des mesures spécifiques pour les trafics les plus sensibles :

- les transports de conteneurs sont d'ores et déjà exemptés de tarification routière obligatoire,

- un assouplissement des conditions de délivrance des autorisations de transports « zone longue » pour ce type de trafic est envisagé dans le cadre des décrets d'application de la loi d'orientation des transports intérieurs. »

Votre commission relève la prudence du Secrétariat d'Etat à la mer en ce qui concerne la déréglementation des prix des transports mais souhaiterait que celle-ci dans son exhaustivité s'applique également aux tarifs préférentiels consentis par la S.N.C.F. à certains ports de l'Europe du Nord.

b) La promotion des activités tertiaires

Les lourdeurs administratives et douanières sont de nature à décourager le développement d'une activité tertiaire portuaire qui doit, entre choses, reposer sur la création de « zones d'éclatement ».

Dès lors, il serait hautement souhaitable de systématiser l'expérience de magasins francs menée au Havre et d'activer l'effort de simplification des procédures douanières accomplies dans le cadre de SIMPRO-FRANCE.

Cette catégorie d'action n'est pas séparable d'une informatisation, menée de façon harmonisée, de la gestion des marchandises et des procédures douanières. Votre commission regrette que cet effort demeure encore trop limité.

CONCLUSION

Sur proposition de son rapporteur pour avis, la commission des Affaires économiques et du Plan a émis un **avis défavorable** à l'adoption du projet de budget des ports maritimes pour 1986.